



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 921 020 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
09.06.1999 Patentblatt 1999/23(51) Int. Cl.⁶: B60C 11/03, B60C 11/11,
B60C 11/12
// B60C111:00

(21) Anmeldenummer: 98122227.6

(22) Anmeldetag: 23.11.1998

(84) Benannte Vertragsstaaten:
AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI(71) Anmelder:
Continental Aktiengesellschaft
30165 Hannover (DE)(72) Erfinder:
• Diensthuber, Franz
30559 Hannover (DE)
• Peschel, Wolfgang
30823 Garbsen (DE)

(30) Priorität: 04.12.1997 DE 19753819

(54) Laufflächenprofil eines Winterreifens

(57) Laufflächenprofil eines Winterreifens für Fahrzeuge mit wenigstens zwei außerhalb der Fahrzeuglängsachse ausgebildeten Fahrzeugrädern

- mit in axialer Richtung von Reifenschulter zu Reifenschulter verteilt angeordneten und durch Umrangsrillen axial voneinander beabstandeten in Umfangsrichtung ausgerichteten Profilblockreihen,
- bei dem eine erste Umfangsrille das Laufflächenprofil in zwei funktional unterschiedlich ausgebildete Bereiche aufteilt, die sich axial jeweils von der zugehörigen Reifenschulter bis zu dieser ersten

Umfangsrille erstrecken,

- wobei die Profilblockelemente in dem axialen Bereich, der sich von dieser Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reifens am Fahrzeug zur Fahrzeugaußenseite weisenden Schulter erstreckt, mit einer höheren Querschubsteifigkeit ausgebildet sind als die Profilblockelemente in dem axialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reifens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter erstreckt.

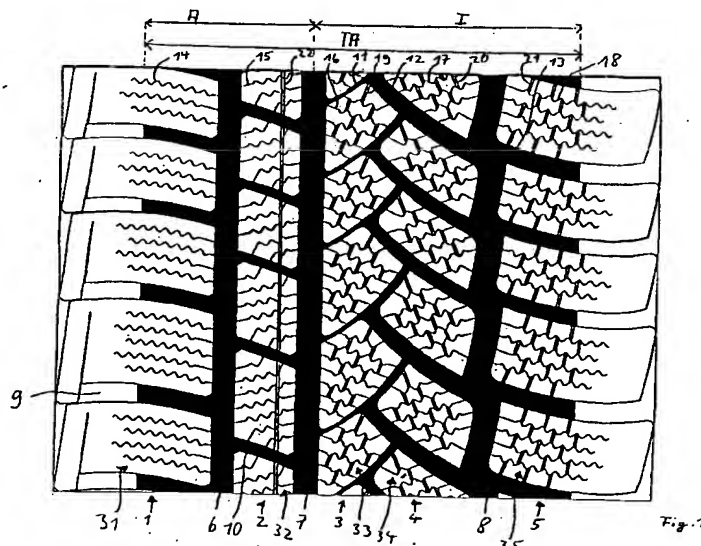


Fig. 1

EP 0 921 020 A2

Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft ein Laufflächenprofil eines Winterreifens. An Winterreifen werden unterschiedliche einander widersprechende Anforderungen gestellt. So soll ein Winterreifen sowohl guten Griff auf Schnee und Eis als auch wie bei Sommerreifen gute Handlingeigenschaften gewährleisten. Diese Zielvorgaben erfordern sich widersprechende Maßnahmen in der Konstruktion des Winterreifens, so daß entweder ein Winterreifen mit guten Wintereigenschaften mit gutem Griff auf Eis und Schnee und vergleichsweise schlechtem Handling auf trockener Straße oder aber ein Sommerreifen mit gutem Handling auf trockener Straße, aber mit vergleichsweise schlechten Wintereigenschaften entsteht.

[0002] Der Erfindung liegt die Aufgabe zugrunde ein Laufflächenprofil eines Winterreifens zu schaffen, das sowohl gute Wintereigenschaften mit gutem Griff auf Eis und Schnee als auch gutem Handling auf trockener Straße ermöglicht.

[0003] Die Aufgabe wird erfindungsgemäß durch Ausbildung des Laufflächenprofils gemäß den Merkmalen des Anspruchs 1 gelöst. Durch die steifere Ausbildung der Profilblockelemente auf der zur Fahrzeugaußen-seite weisenden Seite des Laufflächenprofils ist die für das Handling gewünschte Steifigkeit genau in dem für das Handling wichtigen Reifenseite (Handlingseite) und somit gutes Handling auf trockener Straße gewährleistet. In dem für das Handling weniger wichtigen axialen Laufflächenbereich (Winterseite) ist die für guten Griff auf Schnee und Eis wichtige geringe Steifigkeit der Profilblöcke und somit guter Wintergriff gewährleistet.

[0004] Durch die Ausbildung gemäß den Merkmalen des Anspruchs 2 wird gerade auf der Winterseite eine besonders hohe Zahl von Traktionskanten geschaffen, wobei die Vielzahl der Lamellen, die für den Strukturfaktor verantwortlich sind, die Profilblöcke in dieser Winterseite noch weicher machen. Die Handlingseite ist durch die geringere Zahl der die Traktionskanten erzeugenden Lamellen steifer. Der Strukturfaktor in Umfangsrichtung ist die Summe der in Umfangsrichtung projizierten Profilblockkanten und Lamellen. Der Strukturfaktor quer zur Umfangsrichtung ist die Summe der quer zur Umfangsrichtung projizierten Profilblockkanten und Lamellen.

[0005] Durch die Ausbildung gemäß den Merkmalen des Anspruchs 3 werden auf der Winterseite mehr und kleinere Profilelemente als auf der Handlingseite und somit noch mehr wintergrifferzeugende Profilkanten geschaffen. Auf der Handlingseite ist auch durch diese Maßnahme steifer ausgebildet.

[0006] Die freie Durchsicht einer Umfangsnut ist ein Maß für den Eisgriff- und Schneegriff. Durch die Ausbildung gemäß den Merkmalen des Anspruchs 4 wird der Reifen im Eisgriff- und im Bremsverhalten auf Schnee weiter verbessert ohne die Handlingeigenschaften auf trockener Straße zu gefährden.

[0007] Durch die Merkmale der Ansprüche 5 und 6 werden die Profilblockelemente außen mit einer harten, abriebreduzierenden Schale und innen mit einem weichen, die Wintereigenschaften verbessernden Kern ausgebildet.

[0008] Die Ausbildung gemäß den Merkmalen des Anspruchs 7 ermöglicht eine besonders hohe wirkende Kantenlänge in den Profilblockelementen. Die Ausbildung gemäß den Merkmalen von Anspruch 8 ermöglicht eine besonders hohe wirkende Kantenlänge in den Profilblockelementen der Winterseite und weniger große wirkende Kantenlänge und somit höhere Steifigkeit in den Profilblockelementen der Handlingseite.

[0009] Die Ausbildung gemäß den Merkmalen von Anspruch 9 ermöglicht ein sicheres Abfließen von Wasser durch die Profilrillen und sichert somit gute Aquaplaningeigenschaften.

[0010] Die Ausbildung gemäß den Merkmalen von Anspruch 10 ermöglicht eine größere Versteifung der Profilblockelemente in den Schultern gegenüber dem Mittenbereich des Profils. Die Versteifung in den Schultern verbessert zusätzlich die Handlingeigenschaften bei guten Wintergriffeigenschaften, die durch die weichere Gestaltung des Mittenbereichs weiter gewährleistet werden. Die steifere Gestaltung in der zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter ermöglicht zusätzlichen Einbau weiterer Lamellen in diese Profilelemente, wodurch der Wintergriff an sich schon durch zusätzliche Kanten weiter verbessert wird und darüber hinaus auf dieser Seite die Schulterblockreihe wiederum in seiner Steifigkeit reduziert und der Wintergriff weiter verbessert wird.

[0011] Die Erfindung wird auch durch das Laufflächenprofil gemäß den Merkmalen des Anspruchs 11 gelöst. Die höhere Verschränkung in den Schultern bewirkt, daß diese steifer als der Mittenbereich des Profils ausgebildet sind. Die Versteifung in den Schultern verbessert die Handlingeigenschaften bei guten Wintergriffeigenschaften, die durch die weichere Gestaltung des Mittenbereichs gewährleistet werden. Die steifere Gestaltung in der zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter ermöglicht zusätzlichen Einbau weiterer Lamellen in diese Profilelemente, wodurch der Wintergriff an sich schon durch zusätzliche Kanten weiter verbessert wird und darüber hinaus auf dieser Seite die Schulterblockreihe wiederum in seiner Steifigkeit reduziert und der Wintergriff weiter verbessert wird.

[0012] Die Erfindung wird im folgenden anhand der in den Figuren 1 bis 5 dargestellten Ausführungsbeispiele näher erläutert. Hierin zeigen

- Fig. 1 Ausschnitt eines Laufflächenprofils in Draufsicht,
Fig. 2 Darstellung der Lamelle gemäß Schnitt II-II von Fig. 1 zur Erläuterung des Tiefenverlaufs,
Fig. 3 Darstellung benachbarter Lamellen zur Erläuterung der Verschränkung,
Fig. 4 Darstellung zur Erläuterung des Querrillen-

Fig. 5 Darstellung zur Erläuterung der wirkenden Lamellenlänge eines Profilklotzes.

[0013] Fig. 1 zeigt einen Umfangsabschnitt eines Laufflächenprofils eines schlauchlosen Winterreifens mit fünf in axialer Richtung nebeneinander angeordneten Profilblockreihen 1,2,3,4 und 5. Die beiden außenliegenden Profilblockreihen 1,5 sind Schulterblockreihen. Die benachbarten Profilblockreihen 1 und 2 bzw 2 und 3 bzw 4 und 5 sind jeweils durch eine Umfangsrille 6 bzw 7 bzw 8 axial voneinander getrennt. Die in Umfangsrichtung hintereinander angeordneten Profilblockelemente 31 der Schulterblockreihe 1 sind jeweils durch Querrillen 9 voneinander beabstandet. Die in Umfangsrichtung hintereinander angeordneten Profilblockelemente 35 der Schulterblockreihe 5 sind jeweils durch Querrillen 13 voneinander beabstandet. Die in Umfangsrichtung hintereinander angeordneten Profilblockelemente 32 der Profilblockreihe 2 sind jeweils durch Querrillen 10 voneinander beabstandet. Die in Umfangsrichtung hintereinander angeordneten Profilblockelemente 33 der Profilblockreihe 3 sind jeweils durch Querrillen 11 voneinander beabstandet. Die in Umfangsrichtung hintereinander angeordneten Profilblockelemente 34 der Profilblockreihe 4 sind jeweils durch Querrillen 12 voneinander beabstandet. Die Querrillen 11 und 12 trennen auch die Profilblockreihen 3 und 4 in axialer Richtung.

[0014] Die Profilblockelemente 31, 32, 33, 34 und 35 der Profilblockreihen 1,2,3,4 und 5 sind jeweils mit sinusförmig ausgebildeten Lamellen (Feineinschnitten) 14, 15, 16, 17 und 18 ausgebildet.

[0015] In Fig.1 ist die Breite der Bodenaufstandsfläche TA, die sich von Schulterprofilblockreihe zu Schulterprofilblockreihe erstreckt, eingezeichnet. Das Profil ist axial in zwei funktional unterschiedliche Bereiche A und I aufgeteilt. Der Bereich A, der sich von der im Betriebszustand eines Fahrzeugrades am Pkw zur Fahrzeugaußenseite weisenden Schulter bis zur Umfangsrille 7 erstreckt, ist konstruktiv speziell für gute Handlungseigenschaften ausgebildet und erstreckt sich axial über 25 und 75 % der Bodenaufstandsfläche, in Fig. 1 über 40 % der Bodenaufstandsfläche. Der Bereich I, der sich von der im Betriebszustand eines Fahrzeugrades am Pkw zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter bis zur Umfangsrille 7 erstreckt, ist konstruktiv speziell für gute Wintergriffeigenschaften ausgebildet.

[0016] Die beiden Umfangsrillen 6 und 7 sind geradlinig in Umfangsrichtung verlaufend mit gleichbleibender Breite ausgebildet. Sie gewährt guten Wasserablauf. Der freie Nutquerschnitt in Umfangsrichtung entspricht der Breite der Umfangsrille. Die Umfangsrille 8 ist in Umfangsrichtung verlaufend ausgebildet, wobei der Abstand zwischen den benachbarten Profilblockelementen 34 und 35 und somit die Breite im wesentlichen gleich bleibt und der Breite der Umfangsrillen 6 und 7

entspricht. Die Profilblockelemente 34 und 35 reichen mit ihren schräg zur Umfangsrichtung verlaufenden, die Umfangsrille 8 begrenzenden Seiten soweit in die Umfangsrille 98 hinein, daß der freie Nutquerschnitt in Umfangsrichtung (Projektion in Umfangsrichtung) deutlich kleiner als der freie Nutquerschnitt der Umfangsrillen 6 und 7 ist. Der freie Nutquerschnitt ist ein Maß für die in einer Nut vorhandenen Kanten und somit für den Eis- und Schneegriff im Bereich dieser Nut. Je niedriger der freie Nutquerschnitt ist desto besser ist der Eis- und Schneegriff. Die Profilblockelemente 33 und 34 der Profilblockreihen 3 und 4 sind so ausgebildet, daß sie in axial in die jeweils benachbarte Profilblockreihe hinein erstrecken. Zwischen diesen Profilblockreihen gibt es keinen freien Nutquerschnitt in Umfangsrichtung. Der freie Nutquerschnitt in Umfangsrichtung ist somit im Bereich I kleiner als im Bereich A.

[0017] Die Pitchzahl der Profilblockreihen im Bereich I ist höher als die Pitchzahl im Bereich A. Beispielsweise ist die Pitchzahl im Bereich I 63 und im Bereich A 59. Auf diese Weise sind im Bereich I über den Umfang verteilt mehr und kürzere Profilblockelemente ausgebildet als im Bereich A. Im Bereich I sind somit mehr Kanten ausgebildet als im Bereich A. Die Profilblöcke des Bereichs A sind größer und steifer ausgebildet als die des Bereichs I. Die Querrille 10 und die Querrille 9 sind schräg verlaufend mit einem Steigungswinkel $> 0^\circ$ zur Axialrichtung und ausgehend von der Mündung der Querrille 10 in die Umfangsrille 7 nach axial außen mit kontinuierlich abnehmender Steigung, d. h. mit abnehmendem Steigungswinkel zur Axialrichtung, ausgebildet. Im Bereich der Umfangsrille 6 sind die beiden Querrillen 10 und 9 zueinander in Umfangsrichtung soweit versetzt, daß sie in ihrer Verlängerung entsprechend dem Steigungsverlauf der Querrille 10 bzw 9 an einer Seitenwand eines Profilblockelementes 31 bzw 32 der jeweils anderen Profilblockreihe 1 bzw 2 stumpf enden.

[0018] Die Querrille 11 ist schräg verlaufend mit einem Steigungswinkel $> 0^\circ$ zur Axialrichtung und ausgehend von der Umfangsrille 7 nach axial außen mit kontinuierlich zunehmender Steigung, d. h mit zunehmendem Steigungswinkel zur Axialrichtung, ausgebildet.

[0019] Die Querrille 12 und die Querrille 13 sind schräg verlaufend mit einem Steigungswinkel $< 0^\circ$ zur Axialrichtung und ausgehend von der stumpfen Mündung der Querrille 12 in die Querrille 11 nach axial außen mit kontinuierlich abnehmender negativer Steigung, d. h mit abnehmendem negativem Steigungswinkel zur Axialrichtung, ausgebildet. Im Bereich der Umfangsrille 8 sind die beiden Querrillen 12 und 13 zueinander in Umfangsrichtung soweit versetzt, daß sie in gleicher Umfangsposition in die Umfangsrille 8 münden. Hierdurch wird - wie in Fig.4b dargestellt ist - der Wasserableitwiderstand gegenüber einer unversetzten Ausführung gemäß Fig.4a reduziert.

[0020] Die Profilblockelemente 31 bzw 35 der Schul-

terblockreihen 1 und 5 sind jeweils mit mehreren parallel zueinander und zu den jeweiligen Querrillen 9 bzw 13 ausgebildeten Lamellen 14 bzw 18 ausgebildet. Die Lamellen 14 bzw 18 erstrecken sich jeweils ausgehend von der benachbarten Umfangsrille 6 bzw 8 bis außerhalb der axialen Erstreckung der Bodenaufstandsfläche TA.

[0021] Die Profilblockelemente 32, 33 und 34 der Profilblockreihen 2, 3 und 4 sind jeweils mit mehreren im wesentlichen parallel zu einander ausgebildeten Lamellen 15, 16 und 17 ausgebildet, die sich über den jeweiligen gesamten Profilblock erstrecken und auf beiden Seiten jeweils in einer Umfangs- bzw Querrille münden.

[0022] Die Lamellen 15, 16, 17 sind dabei, wie in Figur 5 an einem zur Vereinfachung quadratischen Profilblockelement schematisch dargestellt, ausgebildet. Die Lamellen sind mit einem Winkel zwischen 70 und 110° zur Hauptdiagonalen ausgebildet, wie in Fig. 5b dargestellt. Die Gesamtlamellenlänge des Profilblockelementes ist hierdurch größer als bei Ausbildung der Lamellen mit einem 45° - Winkel zur Hauptdiagonalen, wie in Fig. 5a dargestellt ist.

[0023] Die Lamellen 14, 15, 16, 17, 18 sind in ihren jeweiligen Profilblockelementen jeweils so angeordnet, daß der Abstand zwischen den einzelnen benachbarten Lamellen innerhalb eines Profilblockelementes im wesentlichen gleich ist und daß der Rand des Profilblockelementes nebender außenliegenden Lamellen in senkrechter Richtung zur Lamellenausrichtung eine maximale Breite aufweist, die um 7 bis 15 % größer ist als die Breite der Abstände zwischen den Lamellen dieses Profilblockelementes.

[0024] Der Tiefenverlauf der Lamellen 14, 15, 16, 17, 18 ist, wie in Fig. 2 an einem beispielhaft dargestellten Profilblockelement mit Lamellen 100 und 200 schematisch dargestellt ist, ausgebildet. Die Lamellen sind jeweils mit im wesentlichen konstanter Tiefe ausgebildet, die jedoch im Randbereich des Profilblocks um 35 bis 65 % reduziert ist. Die Lamellen 100, die dem Profilblockrand am Nächsten liegen sind weniger tief ausgebildet als die Lamellen 200 im Innern des Profilblockelementes.

Der Randbereich ist zwischen 3 und 6 mm dick

[0025] Die Lamellen sind 14, 15, 16, 17, 18 mit Ausnahme des Randbereichs der jeweiligen Profilblockelemente jeweils mit einem sinusförmigen Verlauf in der Klotzoberfläche ausgebildet. Auch entlang ihrer Tiefenerstreckung ist der Verlauf in Schnittebenen, wie in der Patentanmeldung P 196 50 702.2 beschrieben parallel zur Profilklotzoberfläche sinusförmig jedoch mit zunehmender Tiefe mit zunehmender Phasenverschiebung. Die Phasenverschiebung in Tiefenrichtung erfolgt entlang einer Geraden, die mit der Radialen einen Winkel $>0^\circ$ einschließt. Wie in Fig. 3 dargestellt ist, findet bei zwei benachbarten Lamellen eines Profilblockelementes die Phasenverschiebung entlang zweier unterschiedlicher Geraden mit zwei entgegengesetzten

Steigungsrichtungen statt. Die Steigungswinkel der beiden Geraden zur Radialen in einer Ebene sind Alpha und Beta. Die Lamellen eines Profilblockelementes sind wie in der Patentanmeldung P 196 50 702.2 beschrieben alternierend mit einer Phasenverschiebung mit dem Steigungswinkel Alpha und mit einer Phasenverschiebung um den Steigungswinkel Beta ausgebildet. Die Profilblockelemente werden hierdurch verschränkt. Der Summenwinkel $\Gamma = \alpha + \beta$ ist ein Maß für die Verschränkung. Γ ist in den Profilblockelementen 35 der Profilblockreihe 5 größer als in den Profilblockelementen 31, 32, 33, 34 der Profilblockreihen 1, 2, 3, 4. Beispielsweise beträgt Γ in den Profilblockelementen 35 40° und in den Profilblockelementen 31, 32, 33, 34 20°.

[0026] Die Breite der Lamellen 14 bis 18 beträgt 0,3 bis 0,6 mm, beispielsweise 0,4 mm.

[0027] Die Breite der Querrillen 9, 10, 12, 13 beträgt 3 bis 8 mm.

Die Breite der schmalen Querrillen 11 beträgt 1 bis 2 mm, beispielsweise 1,1 mm.

[0028] Zur Entlüftung der Lamellen 16, 17, 18 sind in den Profilblockelementen 33, 34, 35 zusätzlich quer zur Lamellenrichtung verlaufende Entlüftungslamellen 13 mit einer Breite von 0,8 bis 1,3 mm ausgebildet, die die benachbarten Lamellen miteinander und die Randlamellen mit den angrenzenden Rillen verbinden. Lufteinströme werden hierdurch vermieden.

[0029] In der Profilblockreihe 2 ist zusätzlich eine geradlinige umfangsgerichtete Rille 22 mit 1 bis 2 mm Breite und mit 1,5 mm Tiefe ausgebildet.

[0030] Der Winterreifen ist ein schlauchloser Fahrzeugluftreifen bekannter radialer Bauart mit Gürtel mit Festigkeitsträgern aus Stahl oder Aramid und - falls erforderlich mit zusätzlicher bekannter Gürtelbandage aus wendelförmig gewickeltem oder nebeneinander aufgelegtem Bandagematerial mit bekannten geeigneten Festigkeitsträgern - beispielsweise Nylon.

40 Bezugszeichenliste

[0031]

1	Profilblockreihe
2	Profilblockreihe
3	Profilblockreihe
4	Profilblockreihe
5	Profilblockreihe
6	Umfangsrille
7	Umfangsrille
8	Umfangsrille
9	Querrille
10	Querrille
11	Querrille
12	Querrille
13	Querrille
14	Lamelle
15	Lamelle

16 Lamelle
 17 Lamelle
 18 Lamelle
 19 Lamelle
 20 Lamelle
 21 Lamelle
 22 Umfangslamelle
 31 Profilblockelement
 32 Profilblockelement
 33 Profilblockelement
 34 Profilblockelement
 35 Profilblockelement
 100 Lamelle
 200 Lamelle

Patentansprüche

1. Laufflächenprofil eines Winterreifens für Fahrzeuge mit wenigstens zwei außerhalb der Fahrzeuglängsachse ausgebildeten Fahrzeugrädern

- mit in achsialer Richtung von Reifenschulter zu Reifenschulter verteilt angeordneten und durch Umrangsrillen axial voneinander beabstandeten in Umfangsrichtung ausgerichteten Profilblockreihen,
- bei dem eine erste Umfangsrille das Laufflächenprofil in zwei funktional unterschiedlich ausgebildete Bereiche aufteilt, die sich axial jeweils von der zugehörigen Reifenschulter bis zu dieser ersten Umfangsrille erstrecken,
- wobei die Profilblockelemente in dem axialen Bereich, der sich von dieser Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeugaußenseite weisenden Schulter ersteckt, mit einer höheren Querschubsteifigkeit ausgebildet sind als die Profilblockelemente in dem axialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter ersteckt.

2. Assymetrisches Laufflächenprofil eines Winterreifens gemäß den Merkmalen des Anspruchs 1,

- wobei sowohl der Strukturfaktor längs in Umfangsrichtung als auch der Strukturfaktor quer zur Umfangsrichtung in den Profilblockelementen in dem axialen Bereich, der sich von dieser Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter ersteckt, zwischen 10 und 50 % höher ist als in den Profilblockelementen in dem axialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeugaußenseite weisenden Schulter ersteckt.

3. Assymetrisches Laufflächenprofil eines Winterreifens gemäß den Merkmalen des Anspruchs 1 oder 2,

- bei dem die Pitchzahl in dem axialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter ersteckt, größer ist als in dem axialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeugaußenseite weisenden Schulter ersteckt.

4. Assymetrisches Laufflächenprofil eines Winterreifens gemäß den Merkmalen von einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche,

- wobei sowohl in dem achsialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter ersteckt, als auch in dem axialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeugaußenseite weisenden Schulter ersteckt, jeweils wenigstens eine weitere Umfangsrille bzw. Umfangsnut ausgebildet ist, die jeweils zwei Profilblockreihen voneinander trennt,
- wobei der freie Nutquerschnitt der Umfangsrille bzw. Umfangsnut in dem axialen Bereich, der sich von dieser Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter ersteckt, kleiner ist als der freie Nutquerschnitt der Umfangsrille bzw. Umfangsnut in dem axialen Bereich, der sich von dieser Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeugaußenseite weisenden Schulter ersteckt, wobei er jedoch mindestens halb so groß ist wie der freie Nutquerschnitt sowohl der ersten Umfangsrille bzw. Umfangsnut als auch der weiteren Umfangsrille bzw. Umfangsnut in dem axialen Bereich, der sich von dieser Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeugaußenseite weisenden Schulter ersteckt.

5. Assymetrisches Laufflächenprofil eines Winterreifens gemäß den Merkmalen von einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche,

- wobei Profilblockelemente der Profilblockreihen in dem axialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reitens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter ersteckt, mit mehre-

ren voneinander beabstandeten, sich über das Profilblockelement erstreckenden Lamellen ausgebildet sind,

- wobei der Abstand zwischen einem Lamellenabschnitt, der in seinem Verlauf der Kontur einer Profilblockkante gleichgerichtet ist, einer zu dieser Profilblockkante nächstgelegenen Lamelle - insbesondere 7 bis 15 % - größer ist als der Abstand zwischen den gleichgerichteten Lamellenabschnitten benachbarter Lamellen dieses Profilblockelements.

6. Assymetrisches Laufflächenprofil eines Winterreifens gemäß den Merkmalen von einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche,

- wobei Profilblockelemente der Profilblockreihen in dem achsialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reifens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter erstreckt, mit mehreren voneinander beabstandeten, sich über das Profilblockelement erstreckenden Lamellen ausgebildet sind,
- wobei der Tiefenverlauf der Lamellen eines Profilblockelementes durch das Profilblockelement mit einer Tiefe am Rand des Profilblockelementes - insbesondere 10 bis 20 % - kleiner als zwischen den Rändern im Innern des Profilblockelements ausgebildet ist.

7. Assymetrisches Laufflächenprofil eines Winterreifens gemäß den Merkmalen von einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche,

- bei dem zumindest eine Profilblockreihe aus in Umfangsrichtung hintereinander angeordneten und durch schräg verlaufende Querrillen voneinander beabstandete Profilblockelemente ausgebildet sind, so daß die Profilblockelemente mit schräg verlaufenden, die Profilblockelemente in Umfangsrichtung begrenzenden Querkanten ausgebildet sind, und
- bei dem die Profilblockelemente dieser Profilblockreihe in axialer Richtung mit seitlich die Profilblockelemente begrenzenden Längskanten ausgebildet sind,
- wobei die Profilblockelemente der Profilblockreihe mit mehreren voneinander beabstandeten, sich über das Profilblockelement erstreckenden Lamellen ausgebildet sind, wobei die Lamellen in ihrer Ausrichtung einen Winkel zwischen 80 und 110 ° zu der längeren Diagonalen des durch die Querkanten und die Längskanten gebildeten Trapezes einschließen.

8. Assymetrisches Laufflächenprofil eines Winterrei-

fens gemäß den Merkmalen von einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche,

- bei dem die Profilblockreihen in den Reifenschultern und wenigstens eine weitere Profilblockreihe ausgebildet ist, die zwischen den Reifenschultern angeordnet ist, wobei die Profilblockreihen jeweils aus in Umfangsrichtung hintereinander angeordneten und durch schräg verlaufende Querrillen voneinander beabstandete Profilblockelemente ausgebildet sind, so daß die Profilblockelemente mit schräg verlaufenden, die Profilblockelemente in Umfangsrichtung begrenzenden Querkanten ausgebildet sind,
- bei dem die Profilblockelemente der Profilblockreihen in axialer Richtung mit seitlich die Profilblockelemente begrenzenden Längskanten ausgebildet sind, - wobei die Profilblockelemente der Profilblockreihen mit mehreren voneinander beabstandeten, sich über das Profilblockelement erstreckenden Lamellen ausgebildet sind,
- wobei die Lamellen der Schulterprofilblockreihen in ihrer Ausrichtung parallel zu den die Profilblockelemente in der jeweiligen Schulterprofilblockreihe in Umfangsrichtung begrenzenden Querrillen ausgebildet sind, und
- wobei die Lamellen der zwischen den Schulterprofilblockreihen ausgebildeten Profilblockreihe in ihrer Ausrichtung einen Winkel zwischen 80 und 110 ° zu der Hauptdiagonalen des durch die Querkanten und die Längskanten gebildeten Trapezes einschließen.

9. Assymetrisches Laufflächenprofil eines Winterreifens gemäß den Merkmalen von einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche,

- wobei in dem axialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reifens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter erstreckt, eine weitere Profilblockreihe ausgebildet ist, die durch eine Umfangsrille bzw. Umfangsnut von der Profilblockreihe, die in der im Betriebszustand des Reifens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter, ausgebildet ist getrennt ist,
- wobei diese beiden benachbarten Profilblockreihen jeweils aus in Umfangsrichtung hintereinander angeordneten und durch schräg verlaufende Querrillen voneinander beabstandete Profilblockelemente ausgebildet sind, so daß die Profilblockelemente mit schräg verlaufenden, die Profilblockelemente in Umfangsrichtung begrenzenden Querkanten ausgebildet sind, wobei sich die Querrillen über

beide Profilblockreihen ausgehend von der Reifenschulter nach axial innen hin unter stetiger Steigung erstrecken, wobei die Querrillen beim Übergang durch die Umfangsrille in Umfangsrichtung derart versetzt zu einander ausgebildet sind, daß das zur Umfangsrille weisende Ende der Querrille in der Schulterblockreihe die gleiche Umfangsposition wie das zur Umfangsrille weisende Ende der Querrille in der weiteren Profilblockreihe einnimmt.

10. Assymetrisches Laufflächenprofil eines Winterreifens gemäß den Merkmalen von einem oder mehreren der vorangegangenen Ansprüche,

- wobei in dem axialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reifens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter erstreckt, wenigstens eine weitere Profilblockreihe ausgebildet ist, die durch eine Umfangsrille bzw. Umfangsnut von der Profilblockreihe, die in der im Betriebszustand des Reifens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter, ausgebildet ist getrennt ist,
- wobei die Profilblockelemente sowohl der Schulterblockreihe als auch der weiteren Profilblockreihe(n) jeweils mit mehreren voneinander beabstandeten Querlamellen mit sinusförmigem Verlauf in Längsrichtung der Lamelle ausgebildet sind, wobei der Verlauf der Lamelle entlang ihrer Tiefenerstreckung kontinuierlich in Längsrichtung der Lamelle phasenversetzt ausgebildet ist, sodaß der Phasenversatz längs der Tiefenerstreckung entlang einer Steigungslinie unter einem Steigungswinkel Alpha zur Radialen erfolgt, wobei hierzu benachbarte Lamellen des Profilblockelementes eine dieser Steigung entgegengerichtete Steigung entlang einer Steigungslinie mit einem Steigungswinkel Beta zur Radialen des Phasenversatzes aufweisen, so daß die beiden entgegengesetzt steigend ausgebildeten Steigungslinien zueinander einen Winkel $\text{GAMMA} = \text{ALPHA} + \text{BETA}$ einschließen, der ein Maß für die Verschränkung der Lamellen der Profilblockelemente ist,
- wobei der Verschränkungswinkel Gamma der Profilblockelemente der Schulterblockreihe größer als der Verschränkungswinkel Gamma der weiteren Profilblockreihe(n) ist;
- wobei insbesondere der Verschränkungswinkel Gamma der Profilblockelemente der Schulterblockreihe zwischen 35 und 60 ° und der Verschränkungswinkel Gamma der weiteren Profilblockreihe(n) zwischen 15 und 25 ° beträgt.

11. Laufflächenprofil eines Winterreifens mit zwei Schulterprofilblockreihen und wenigstens einer zwischen diesen ausgebildeten weiteren Profilblockreihe,

- wobei zwischen den Profilblockreihen jeweils eine Umfangsrille bzw. Umfangsnut ausgebildet ist,
- wobei die Profilblockelemente sowohl wenigstens einer Schulterblockreihe als auch der weiteren Profilblockreihe(n) jeweils mit mehreren voneinander beabstandeten Querlamellen mit sinusförmigem Verlauf in Längsrichtung der Lamelle ausgebildet sind, wobei der Verlauf der Lamelle entlang ihrer Tiefenerstreckung kontinuierlich in Längsrichtung der Lamelle phasenversetzt ausgebildet ist, so daß der Phasenversatz längs der Tiefenerstreckung entlang einer Steigungslinie unter einem Steigungswinkel Alpha zur Radialen erfolgt, wobei hierzu benachbarte Lamellen des Profilblockelementes eine dieser Steigung entgegengerichtete Steigung entlang einer Steigungslinie mit einem Steigungswinkel Beta zur Radialen des Phasenversatzes aufweisen, so daß die beiden entgegengesetzt steigend ausgebildeten Steigungslinien zueinander einen Winkel $\text{GAMMA} = \text{ALPHA} + \text{BETA}$ einschließen, der ein Maß für die Verschränkung der Lamellen der Profilblockelemente ist,
- wobei der Verschränkungswinkel Gamma der Profilblockelemente der Schulterblockreihe größer als der Verschränkungswinkel Gamma der weiteren Profilblockreihe(n) ist;
- wobei insbesondere der Verschränkungswinkel Gamma der Profilblockelemente der Schulterblockreihe zwischen 35 und 60 ° und der Verschränkungswinkel Gamma der weiteren Profilblockreihe(n) zwischen 15 und 25 ° beträgt.

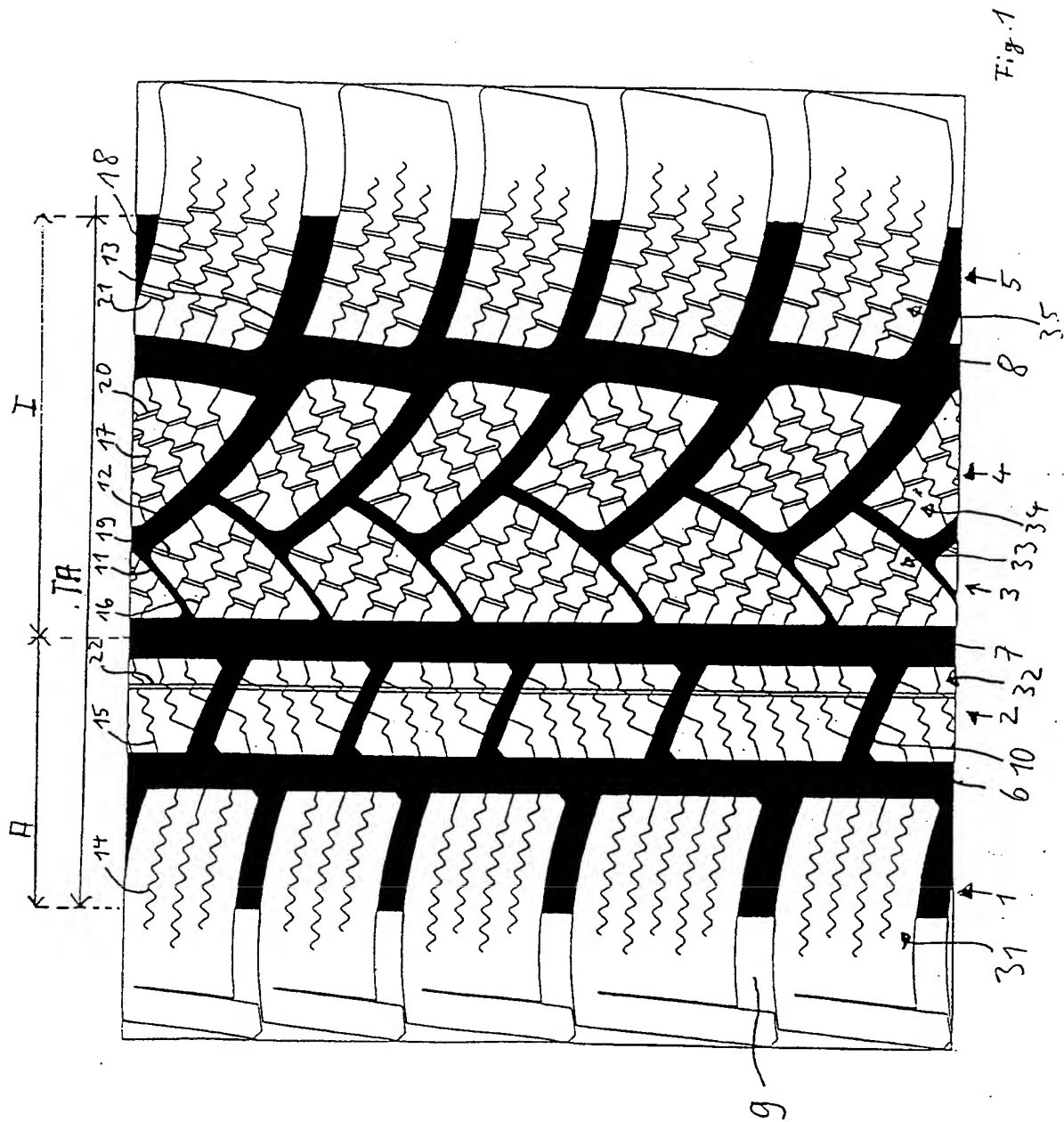


Fig. 2

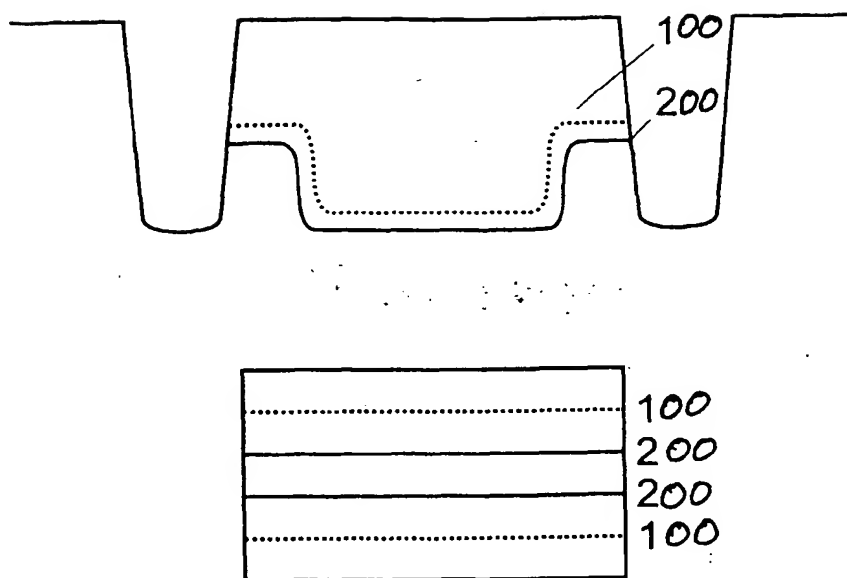
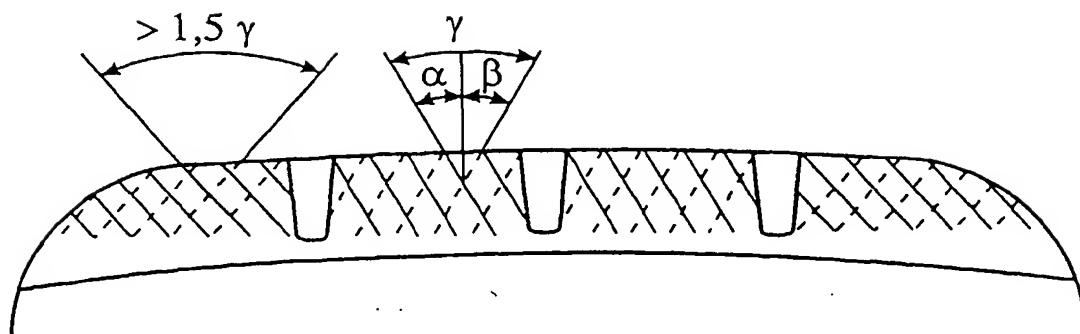
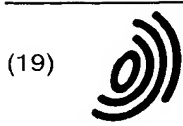


Fig. 3



THIS PAGE BLANK (USPTO)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 921 020 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
07.03.2001 Patentblatt 2001/10

(43) Veröffentlichungstag A2:
09.06.1999 Patentblatt 1999/23

(21) Anmeldenummer: 98122227.6

(22) Anmeldetag: 23.11.1998

(51) Int. Cl.7: **B60C 11/03**, B60C 11/11,
B60C 11/12
// B60C111:00

(84) Benannte Vertragsstaaten:
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU
MC NL PT SE**
Benannte Erstreckungsstaaten:
AL LT LV MK RO SI

(30) Priorität: 04.12.1997 DE 19753819

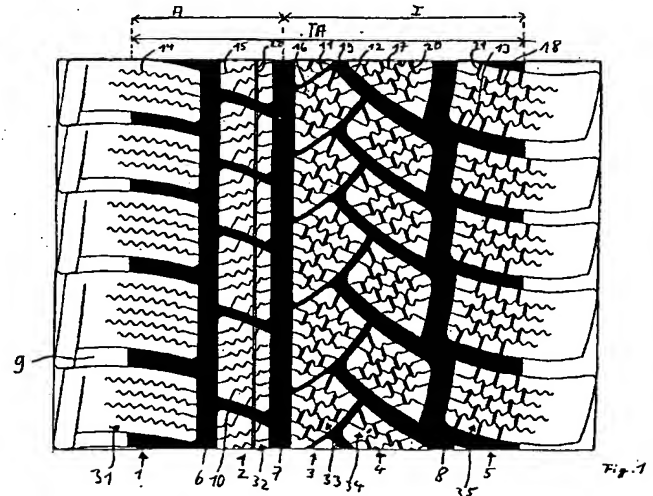
(71) Anmelder:
Continental Aktiengesellschaft
30165 Hannover (DE)

(72) Erfinder:
• **Diensthuber, Franz**
30559 Hannover (DE)
• **Peschel, Wolfgang**
30823 Garbsen (DE)

(54) Laufflächenprofil eines Winterreifens

(57) Laufflächenprofil eines Winterreifens für Fahrzeuge mit wenigstens zwei außerhalb der Fahrzeuglängsachse ausgebildeten Fahrzeugrädern

- mit in axialer Richtung von Reifenschulter zu Reifenschulter verteilt angeordneten und durch Umrangsrillen axial voneinander beabstandeten in Umfangsrichtung ausgerichteten Profilblockreihen,
- bei dem eine erste Umfangsrille das Laufflächenprofil in zwei funktional unterschiedlich ausgebildete Bereiche aufteilt, die sich axial jeweils von der zugehörigen Reifenschulter bis zu dieser ersten Umfangsrille erstrecken;
- wobei die Profilblockelemente in dem axialen Bereich, der sich von dieser Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reifens am Fahrzeug zur Fahrzeugaußenseite weisenden Schulter erstreckt, mit einer höheren Querschubsteifigkeit ausgebildet sind als die Profilblockelemente in dem axialen Bereich, der sich von dieser ersten Umfangsrille bis zur im Betriebszustand des Reifens am Fahrzeug zur Fahrzeuginnenseite weisenden Schulter erstreckt.



EP 0 921 020 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 98 12 2227

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	US 5 660 651 A (DIENSTHUBER FRANZ) 26. August 1997 (1997-08-26) * Zusammenfassung; Abbildungen 1,2 *	1,7	B60C11/03 B60C11/11 B60C11/12 //B60C11:00
X	DE 15 05 097 A (METZELER) 27. Februar 1969 (1969-02-27) * Zusammenfassung; Abbildungen 1,2,5-8 * * Anspruch 1 *	1-3	
X	FR 2 457 185 A (KLEBER COLOMBES) 19. Dezember 1980 (1980-12-19) * Abbildungen *	1-3	
A	DE 44 27 895 A (CONTINENTAL AG) 15. Februar 1996 (1996-02-15) * Anspruch 5; Abbildungen 2,3 *	10,11	
A	FR 791 250 A (MICHELIN) 5. Dezember 1935 (1935-12-05) * Abbildung 2 *	10,11	
A	DE 197 05 156 A (SEMPERIT REIFEN) 30. Oktober 1997 (1997-10-30) * Zusammenfassung; Abbildung 1 *	7	RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6) B60C
A	US 4 785 863 A (TSUDA TORU ET AL) 22. November 1988 (1988-11-22) * Zusammenfassung; Abbildung 1 *	1,2	
A	US 4 934 424 A (KOJIMA HIROSHI) 19. Juni 1990 (1990-06-19) * Zusammenfassung; Abbildung 2 *	6	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 15. Januar 2001	Prüfer Boone, J
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument			

EPO FORM 1503 03 82 (P4/C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT
ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 98 12 2227

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.
Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am
Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr.

15-01-2001

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument	Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie	Datum der Veröffentlichung
US 5660651 A	26-08-1997	AT 402178 B	25-02-1997
		AT 39194 A	15-07-1996
		AT 156428 T	15-08-1997
		DE 59500451 D	11-09-1997
		EP 0669216 A	30-08-1995
		JP 2723479 B	09-03-1998
		JP 7257113 A	09-10-1995
DE 1505097 A	27-02-1969	KEINE	
FR 2457185 A	19-12-1980	KEINE	
DE 4427895 A	15-02-1996	DE 59501096 D	22-01-1998
		EP 0696521 A	14-02-1996
		FI 953738 A	09-02-1996
		JP 8099506 A	16-04-1996
FR 791250 A	05-12-1935	KEINE	
DE 19705156 A	30-10-1997	AT 404341 B	27-10-1998
		AT 24296 A	15-03-1998
US 4785863 A	22-11-1988	JP 2639449 B	13-08-1997
		JP 63121506 A	25-05-1988
		DE 3737264 A	19-05-1988
US 4934424 A	19-06-1990	KEINE	

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang : siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82

THIS PAGE BLANK (USPTO)

**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- ☐ **BLACK BORDERS**
- ☐ **IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- ☐ **FADED TEXT OR DRAWING**
- ☐ **BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- ☐ **SKEWED/SLANTED IMAGES**
- ☐ **COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- ☐ **GRAY SCALE DOCUMENTS**
- ☐ **LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- ☒ **REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- ☐ **OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.

THIS PAGE BLANK (USPTO)